



Norois

Environnement, aménagement, société

193 | 2004/4

Varia

Plaisanciers en quête d'espaces naturels et de tranquillité : illusion ou réalité ?

Le cas de l'archipel de Glénan (France)

Yachtmen in search of wilderness and tranquility: illusion or reality? The Glenan archipelago case study (France)

Ingrid Peuziat



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/813>

DOI : 10.4000/norois.813

ISBN : 978-2-7535-1541-3

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2004

Pagination : 103-115

ISBN : 978-2-7535-0081-5

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Ingrid Peuziat, « Plaisanciers en quête d'espaces naturels et de tranquillité : illusion ou réalité ? », *Norois* [En ligne], 193 | 2004/4, mis en ligne le 18 août 2008, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/813> ; DOI : 10.4000/norois.813

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

Plaisanciers en quête d'espaces naturels et de tranquillité : illusion ou réalité ?

Le cas de l'archipel de Glénan (France)

Yachtmen in search of wilderness and tranquility: illusion or reality? The Glenan archipelago case study (France)

Ingrid Peuziat

NOTE DE L'ÉDITEUR

Cet article a été reçu le 5 mai 2004 et définitivement accepté le 14 octobre 2004.

REMERCIEMENTS : Un grand merci à toutes les personnes qui se sont investies dans cette recherche, notamment pour le recueil des données relatives à la fréquentation nautique dans l'archipel de Glénan. Merci à Louis Brigand, Benjamin Courtadon, Aurélie Debouchaud, Bernard Fichaut, Antoine Guérin, Solenn Le Berre, Anaïg Loaëc, Patrick Marques, Caroline Rouennier, Caroline Rufin, Alexandre Soler...

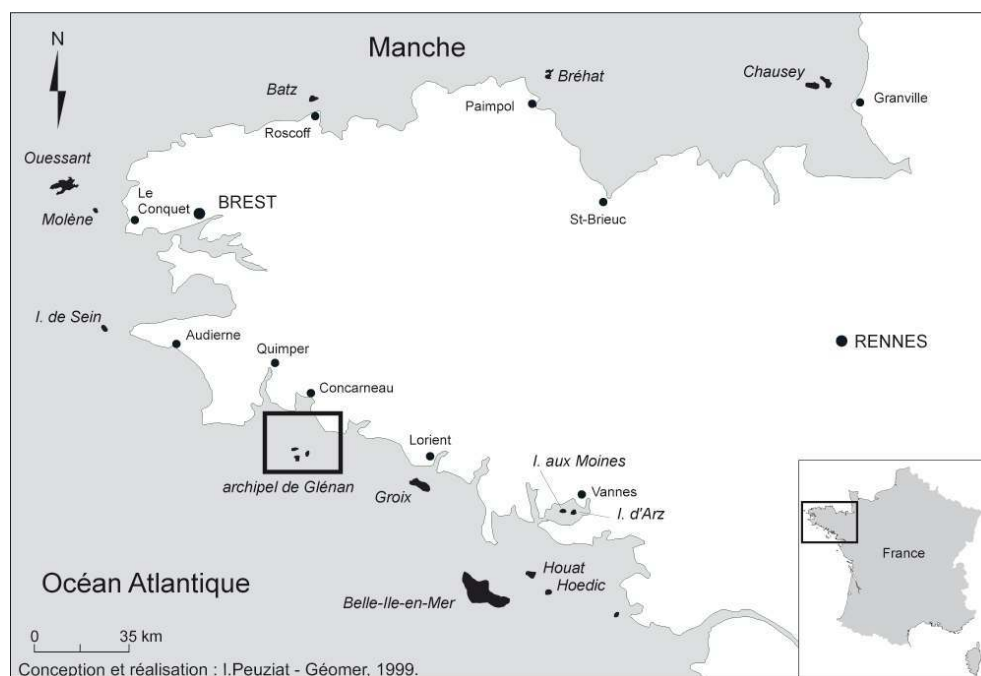
Plaisance et plaisanciers dans les îles

- ¹ On compte quatre millions de plaisanciers en France métropolitaine. La plaisance connaît depuis plusieurs années un prodigieux développement : les immatriculations augmentent 20 000 unités chaque année¹ (Anonyme, 2002), et les bateaux sont plus sûrs et plus rapides. Cette augmentation de la flotte et du nombre de pratiquants a des conséquences directes sur les littoraux et notamment sur ceux des îles. La présence de plus en plus massive dans l'espace et échelonnée dans le temps des plaisanciers pose aux gestionnaires des problèmes particuliers : dégradations des habitats terrestres et maritimes, pollutions diverses, dérangement des espèces animales, fréquentation incontrôlée des sites,

organisation des mouillages, etc. La connaissance du nautisme s'appuie essentiellement sur des travaux de recherche relatifs aux ports de plaisance (Bernard, 1993) et au parc nautique. Les lacunes bibliographiques sur le nautisme en général et les mouillages en particulier sont importantes. La majorité des publications relève de l'étude d'impact précédant l'aménagement ou l'implantation de ports de plaisance, voire de mouillages. En Méditerranée, la plaisance, ses impacts environnementaux et sa gestion ont fait l'objet de plusieurs travaux (Boudouresque *et al.*, 1995 ; Francour *et al.*, 2001) ; mais l'absence de marées ne permet pas de multiplier les comparaisons en Atlantique. Les références bibliographiques portant spécifiquement sur la problématique de la fréquentation et des activités récréatives en général sont plus nombreuses (Vourc'h, 1999 ; Deprest, 1997 ; Dewailly, 1997 ; Richez, 1996 ; Shelby et Heberlein, 1986), cependant la part des travaux consacrée aux usages nautiques, notamment sur les littoraux maritimes (Retière, 2003 ; Peuziat, 2002 ; Michot, 1998 ; Augustin 1994) demeure insuffisante compte tenu de l'engouement croissant pour les activités récréatives liées au nautisme et des impacts que celle-ci peuvent avoir sur les espaces littoraux sensibles.

- 2 Grande île, petite île, îlots, quelle que soit leur taille, ces confettis de terre entourés d'eau fascinent les navigateurs. Dépayssantes, envoûtantes les îles présentent en plus de nombreux avantages pour la navigation. Elles sont, en effet, généralement situées à moins de 10 milles de la côte, offrent au moins un mouillage sûr et, en Bretagne, constituent un réseau relativement bien réparti de lieux d'escale dont l'archipel de Glénan (fig. 1) compte parmi les plus célèbres et les plus accessibles.

Figure 1 : Localisation de l'archipel de Glénan
Glénan archipelago location



- 3 La configuration géographique des sept îles principales et des dizaines d'îlots qui le composent permet de disposer d'un plan d'eau abrité. Par ailleurs, la fameuse École de voile des Glénans², basée dans l'archipel depuis 1947 contribue à renforcer cette image. Les instructions nautiques pour la plaisance (Anonyme, 1997) présentent l'archipel comme suit : « Au large de la Bretagne Sud, ces îles, presque inhabitées, encerclent le plus

beau lagon de nos côtes. » Difficile de ne pas s'imaginer seul au mouillage près d'une île déserte dans des eaux transparentes, pourtant la réalité de la fréquentation estivale de l'archipel est toute autre. Comment les plaisanciers en quête de nature perçoivent-ils cette fréquentation ? Leur est-elle supportable ? Les îles peuvent-elles être définies comme des espaces de loisir sans être dénaturées ? Peut-on préserver la liberté de déplacements et de pratiques nautiques en assurant l'intégrité des lieux et le respect de l'environnement ?

- 4 Répondre à ces questions implique, au préalable, une bonne connaissance de la réalité de la fréquentation tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

Principes méthodologiques

- 5 Les données utilisées pour évaluer la fréquentation nautique de l'archipel de Glénan ont été recueillies lors de missions de terrain effectuées sur une période de quatre années, de mai 1999 à août 2002. Au total, 55 journées ont été consacrées à la récolte de ces informations indispensables pour cerner avec précision un phénomène, par nature, fluctuant dans le temps et dispersé dans l'espace. Les périodes de terrain se sont réparties sur toute l'année de la façon suivante : de septembre à avril, 7 jours, de mai à juin, 12 jours et de juillet à août, 36 jours. Les équipes étaient constituées, selon les périodes, de trois à neuf personnes.
- 6 Les données recueillies sont quantitatives, qualitatives et comportementales. Elles s'appuient sur des enquêtes et des entretiens auprès des différents acteurs, des comptages et des observations de terrains.

Le comptage des bateaux : un préalable incontournable

- 7 Deux types de comptages ont été effectués dans l'archipel :
 - Le comptage à heure fixe des bateaux au mouillage – les bateaux au mouillage ont été comptabilisés et localisés entre une et trois fois par jour, à différentes heures (tôt le matin, en début d'après-midi et le soir). Pour réaliser ces comptages nous utilisons un pneumatique, permettant de faire le tour de l'archipel en vérifiant tous les sites de mouillage. Le temps d'une tournée variait, entre quarante cinq minutes et deux heures, en fonction du nombre de bateaux présents. Seuls les bateaux au mouillage ont été répertoriés, afin d'éviter d'éventuels double comptages. Au total, sur l'ensemble des journées de terrain, 101 observations ont été réalisées.
 - Le comptage des mouvements de bateaux dans l'archipel – cinq journées ont été consacrées à l'évaluation du trafic dans les chenaux d'accès à l'archipel de Glénan. Des observateurs localisés sur des points stratégiques (îlots, points hauts) ont ainsi pu évaluer et caractériser les flux nautiques. Ces données ont permis d'étudier les trafics des principaux chenaux d'accès et de circulation aux Glénan.

Les techniques d'enquête : privilégier la rencontre

- 8 Au total 178 entretiens ont été réalisés auprès des plaisanciers aux Glénan. Ces rencontres pouvaient durer entre quinze minutes et une heure selon les cas. Il s'agissait de recueillir des données sur les plaisanciers, leurs pratiques et leurs aspirations. Menés sous le mode semi-directifs, ces entretiens ont permis d'approcher de près le vécu des plaisanciers. Ces

enquêtes ont été réalisées aussi bien à bord des bateaux que sur les plages des îles fréquentées de l'archipel.

- 9 Ces questionnaires répondaient à trois objectifs précis :
 1. Connaître le plaisancier,
 2. Analyser ses comportements et pratiques (à bord comme au débarquement sur les îles),
 3. Evaluer son degré de sensibilité à l'environnement et connaître ses attentes.

L'observation des plaisanciers : regard sur le comportement

- 10 L'étude comportementale, troisième volet méthodologique, a permis de décrire les plaisanciers dans leur cadre, à savoir, sur leur bateau, mais aussi lors du débarquement sur l'île ou sur l'îlot. On a pu ainsi caractériser les activités pratiquées, les temps de séjour et les sites fréquentés prioritairement. Les observations ont été réalisées durant des journées entières, à partir de sites autorisant des vues panoramiques.
- 11 Ces méthodes de terrain, appuyées et complétées par des recherches bibliographiques, ont permis de mieux appréhender l'importance de la fréquentation nautique et la perception de celle-ci par les plaisanciers.

Robinson Crusoë aux Glénan : un mythe qui perdure...

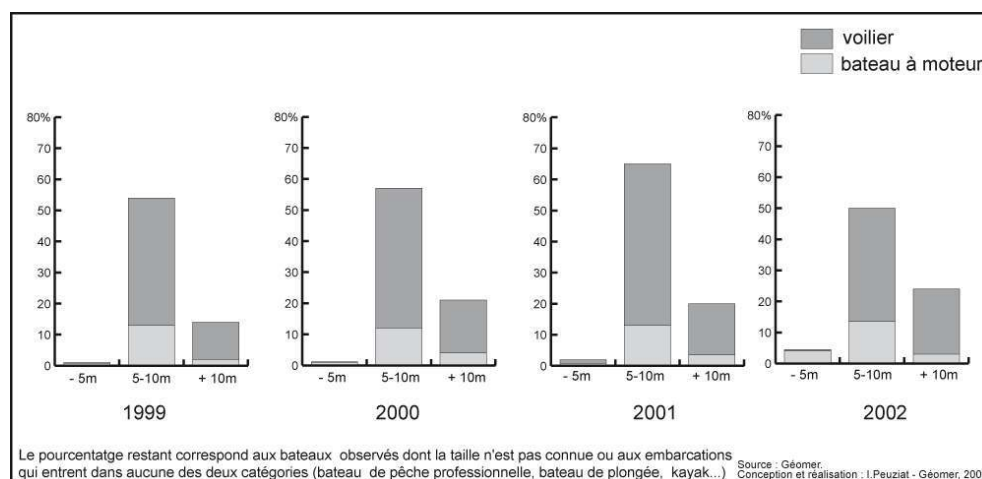
Des îles pour s'évader et s'isoler

- 12 « Îlot désert », « No mans'land », « archipels oubliés », « trésors bien gardés », « petits paradis », etc. autant d'expressions extraites de revues nautiques pour qualifier des espaces insulaires. Cette vision des îles par les médias est-elle en accord avec les représentations et les aspirations des plaisanciers qui fréquentent ces sites ?
- 13 Le plaisancier qui se rend aux Glénan n'accepte comme contraintes que celles qui lui sont imposées par la navigation (marée, vent, houle, etc.) et souhaite s'affranchir de toutes les autres par l'utilisation de sa propre embarcation, espérant ainsi sortir des sentiers battus et se distinguer des excursionnistes venus par les navettes de liaison. Ces plaisanciers habitent le plus souvent le Finistère ou sont originaires de Bretagne. Ce sont des habitués, statut qu'ils revendiquent fièrement tout comme la connaissance de l'archipel qu'ils avouent pour certains fréquenter depuis plus de 20 ans. Pas de lassitude liée à l'habitude des lieux, mais au contraire on apprécie toujours autant la beauté et l'exotisme (31 % des réponses) de ces îles, à fleur d'eau, réparties autour d'un « lagon aux eaux transparentes ». Mais si l'archipel, comme de nombreux espaces littoraux (Miossec, 1998), est apprécié pour sa beauté, c'est le dépaysement (25 % des réponses) et surtout le repos et la tranquillité (34 %), la navigation jusqu'aux îles (14 %) et leur découverte (8 %) qui motivent réellement les plaisanciers pour venir aux Glénan.
- 14 Malgré une fréquentation nautique croissante et conformément aux images véhiculées par les magazines, l'appréciation des espaces insulaires par les plaisanciers évolue peu ; ils sont attachés à l'essence même de l'esprit de croisière : partir loin du quotidien, sur une île paradisiaque avec des plages, être autonome, libre et seul.

Aventurier mais pas trop...

- 15 Se rendre aux Glénan ne présente pas de difficultés majeures comme en témoignent certains propos de plaisanciers entendus sur les quais de Concarneau ou de Bénodet : « Pour aller aux Glénan, cap au sud, on est sûr de notre route et puis de toutes façons il y a le GPS, waypoint n° 4 Saint-Nicolas, rien à craindre ! » Cependant cette appréciation doit être relativisée car lorsque le ciel et la mer se confondent dans un gris anthracite ou que la brume voile l'horizon et engloutit peu à peu la côte, le grand soulagement est de voir émerger les îles là où on les attendait !
- 16 Nombre de plaisanciers qui appareillent pour les Glénan envisagent durant la traversée de mouiller ou de s'échouer sur une des îles inhabitées. Mais en réalité une fois dans l'archipel s'il reste des corps-morts dans la Chambre ou à la Pie, ils préféreront s'y amarrer. En effet, lorsque les corps-morts ne sont pas tous occupés, au printemps notamment, il est rare d'observer du mouillage nocturne sur les îlots. La nuit au corps-mort est plus sécurisante et reposante.
- 17 Cette recherche apparente de sécurité et de confort est aussi perceptible à travers l'analyse de l'évolution de la flotte de plaisance qui fréquente l'archipel depuis 1999 (fig. 2). Entre 1999 et 2002 on note en effet une augmentation de la part des bateaux³ de moins de 5 mètres (de 1 % en 1999 à 4,5 % en 2002) et une augmentation, plus significative encore, des plus de 10 mètres (de 14 % à 24 %), alors que la catégorie des 5-10 mètres tend à se réduire tout en demeurant la plus représentée (plus de 50 %). Lorsque l'on compare cette modification de la flotte plus dans le détail, on remarque que ce sont les vedettes à moteur de moins de 5 mètres qui ont beaucoup augmenté (sécurité apparente d'une excursion programmée) et les voiliers de plus de 10 mètres (critère de sécurité, de confort).

Figure 2 : Part des voiliers et des bateaux à moteur de plaisance en fonction de leur taille observés au mouillage dans l'archipel de Glénan (évolution entre 1999 et 2002)
Fraction of sailing boats and motor boats as function of length moored in Glénan archipelago from 1999 to 2002



- 18 L'aventure est somme toute relative et apparaît, bien souvent, plus comme une illusion ressentie par la plupart qu'une réalité. Et les aventuriers sont de plus en plus nombreux aux Glénan.

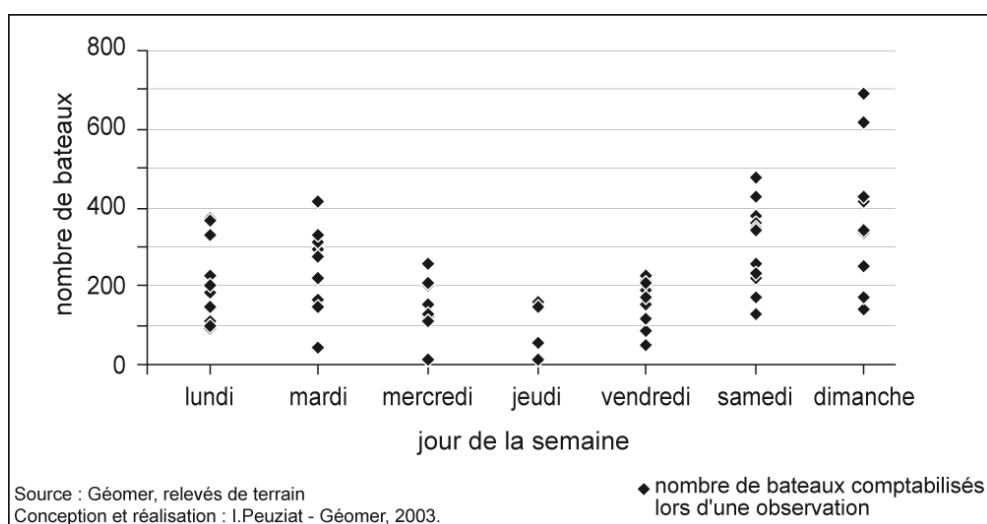
La fréquentation nautique dans l'archipel de Glénan

Une fréquentation importante

- 19 Le temps où seuls les argonautes⁴ et cotres des Glénans⁵ sillonnaient l'archipel en été sous le regard des pêcheurs et de quelques plaisanciers en escale est bien révolu (Anonyme, 1978). Si le monde de la voile a fait des Glénans son emblème, aujourd'hui le dynamisme de l'activité de plaisance et son emprise spatiale sur l'archipel font du yachting⁶ l'emblème de Glénan.
- 20 L'archipel connaît, en effet, une forte fréquentation nautique saisonnière. En juillet et en août on dénombre en moyenne 278 bateaux mouillés aux Glénan les après-midi, avec des pics de fréquentation de plus de 600 bateaux certains jours (611 le dimanche 18 juillet 1999 et 689 le dimanche 12 août 2001). Les mois d'hiver, en revanche, la fréquentation nautique est négligeable. Durant une semaine d'observation en décembre, seulement 4 bateaux par jour ont pu être observés au mouillage dans la Chambre, dont un seul de plaisance.
- 21 L'intensité de la fréquentation nautique dépend de deux principaux facteurs : la date et les conditions météorologiques. La fréquentation générale de l'archipel se concentre autour du week-end et atteint son minimum le jeudi (fig. 3) ; cette tendance sera d'autant plus marquée qu'un jour férié prolongera le week-end. Les conditions météorologiques influent sur la fréquentation (Flament et Dewailly, 1998) de façon plus ponctuelle et radicale.

Figure 3 : Distribution de la fréquentation nautique de plaisance sur la semaine en juillet et août aux Glénan (61 observations entre 1999 et 2003)

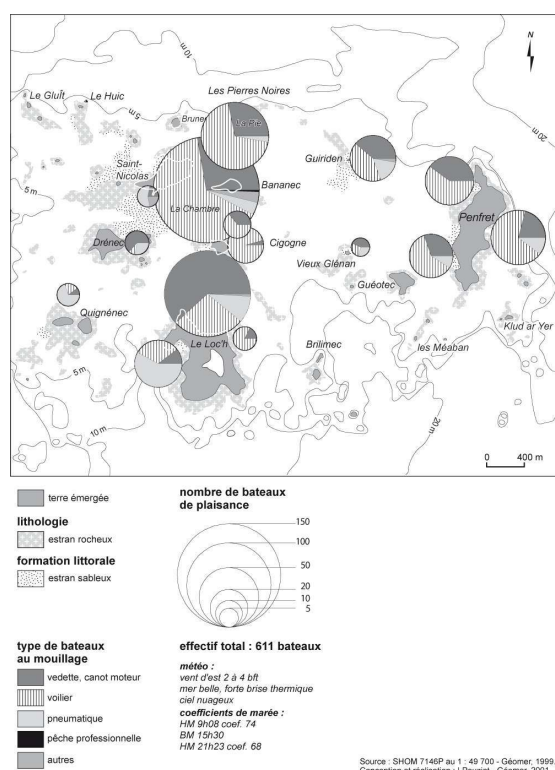
Variation of the number of boats per week day in July and August (61 observations from 1999 to 2003)



- 22 S'il est rare, en effet, que l'archipel se vide totalement de bateaux en été même lorsque le ciel se couvre ou que la mer s'agite ; il suffit cependant que les deux conditions soient réunies et s'installent pour plusieurs jours pour que le nombre de bateaux de plaisance dans l'archipel chute considérablement.
- 23 La fréquentation nautique touche prioritairement l'intérieur de l'archipel, souvent appelé le lagon, et n'épargne aucune île (fig. 4). Cependant certains sites sont plus prisés que

d'autres, notamment ceux qui sont organisés : la Chambre et la Pie, qui disposent respectivement de 70 et 30 corps-morts. Ce sont les sites les plus fréquentés : le dimanche 18 juillet 1999 à 14 h 30, ils accueillent près de 40 % de la flotte présente dans l'archipel, avec 164 bateaux dans la Chambre et 71 à la Pie. La recherche de ces sites par les plaisanciers est liée à l'aménagement des mouillages, mais aussi au fait qu'ils se trouvent sur l'île principale. Pour ces mêmes raisons, on constate que de nombreux plaisanciers mouillent à l'ancre à proximité des mouillages. La part de ces derniers peut être conséquente (jusqu'à 56 %). Il apparaît ainsi que si l'équipement de corps-mort permet d'organiser spatialement le mouillage, sans aucune limitation de la capacité d'accueil de celui-ci, il peut amener une fréquentation par ancrage tout aussi importante.

Figure 4 : Fréquentation nautique de l'archipel de Glénan le dimanche 18 juillet 1999 à 14 h 00
Spatial distribution of leisure boats in Glénan archipelago on Sunday July 18th 1999 at 14h00



- 24 Par ailleurs, l'archipel dispose d'une multitude d'abris naturels pour le mouillage forain (à l'ancre). Les six principaux sont les anses du Loc'h et de Penfret, très fréquentées, les abords de Drénec, Cigogne, Vieux Glénan et Guiriden. Ce dernier mouillage n'attire en général les plaisanciers qu'à marée basse et de jour, lorsque l'île laisse apparaître un magnifique banc de sable.
- 25 Le tableau de cet archipel aux allures de port de plaisance doit cependant être nuancé, si certains week-ends de juin et de septembre les Glénan connaissent une affluence estivale, au cœur de l'hiver, seuls quelques bateaux de pêche demeurent mouillés dans le « lagon ».

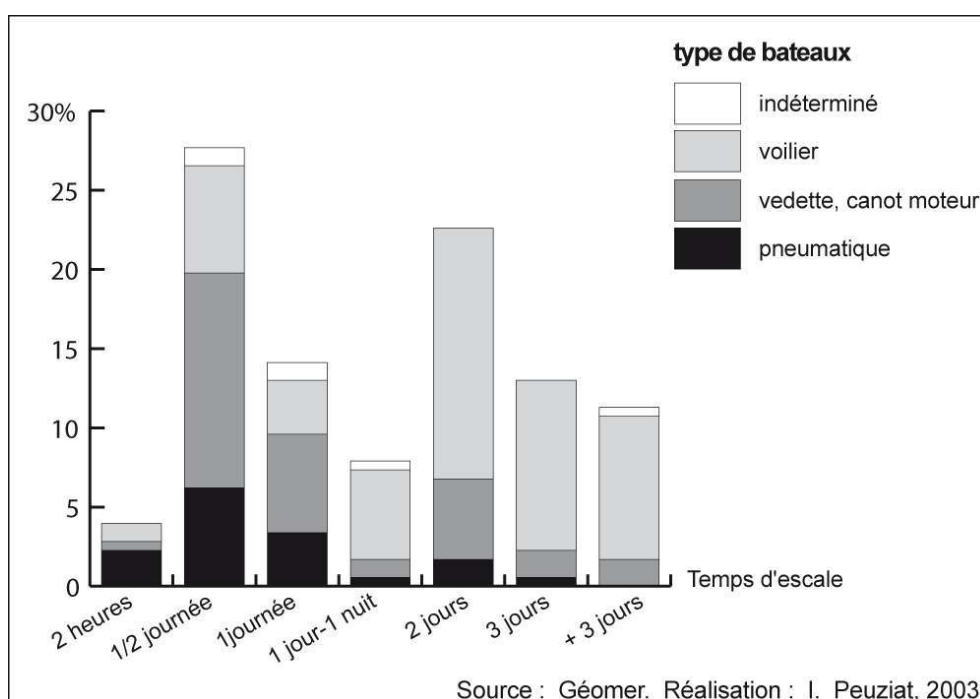
Regard en deux dimensions sur l'escale : le temps et l'espace

La plaisance journalière

- 26 L'excursion à la journée ou à la demi-journée est une des pratiques plaisancières les plus développées aux Glénan (fig. 5) comme dans la plupart des îles et archipels situés à moins de 10 milles nautiques du continent (Marques, 1997). Il s'agit essentiellement (pour 70 %) de plaisanciers possédant des vedettes moteur non habitables (day-cruiser⁷, etc.) ou des canots pneumatiques. Ces embarcations permettent d'accéder à l'archipel depuis les ports de la Baie de Concarneau en un temps record : 15 minutes pour les plus rapides. Cette forme de fréquentation est un excursionnisme presque exclusivement balnéaire, en été⁸, dans le sens où la principale motivation des plaisanciers pour venir aux Glénan est de passer un moment agréable sur la plage d'une des îles et pas nécessairement la découverte de la partie terrestre de celles-ci. Individuellement la pratique nautique excursionniste est donc peu consommatrice d'espace.

Figure 5 : Temps d'escale des plaisanciers aux Glénans en fonction des types de bateaux (en % à partir d'un échantillon de 177 embarcations)

Stop over time at Glénan islands as function of type of boats (percent computed from 177 boats)



L'escale de 24 heures à 3 jours

- 27 Les Glénan ne possèdent ni camping, ni hôtel, il est donc très difficile d'y séjourner. Les plaisanciers faisant une escale de plus d'une journée aux Glénan abordent donc l'archipel en voilier ou en vedette moteur habitables. L'escale de 24 heures correspond souvent à une étape durant une croisière itinérante plus longue alors que l'escale de 2 ou 3 jours est davantage l'occasion d'un week-end aux îles dans le cadre d'un tourisme de proximité. Les attentes de l'escale dans les deux cas sont presque identiques : trouver un mouillage sûr et tranquille d'où seul un coup de vent pourra les déloger, se reposer, se baigner,

flâner sur l'île la plus proche du mouillage et, s'il s'agit de Saint-Nicolas, s'asseoir à la terrasse de la Boucane ou des Viviers, les deux bar-restaurants des Glénan. L'emprise spatiale de cette forme de tourisme est un peu plus importante que l'excursion nautique, d'un jour ou de quelques heures, dans le sens où les plaisanciers investissent plus la partie terrestre des îles.

Le séjour : le bateau-camping ou le bateau-résidence secondaire

- 28 Le bateau-camping à proprement parler, c'est-à-dire le petit voilier ou la vedette sans cabine surmontée d'un taud⁹ pour passer la nuit est une pratique assez peu répandue aux Glénan et souvent d'assez courte durée (4-5 jours maximum). L'impossibilité de s'avitailer en eau et en nourriture sur place et la faible capacité de stockage des bateaux utilisés sont, en effet, des facteurs limitants.
- 29 En revanche ce que l'on pourrait appeler les « bateaux-résidences secondaires » sont plus nombreux : on compte jusqu'à une dizaine de bateaux séjournant une semaine ou plus en même temps dans l'archipel. Bien que négligeable par rapport à la fréquentation totale des Glénan, ce type de fréquentation mérite d'être soulignée car il se distingue des précédents en terme de pratiques et d'emprise spatiale sur l'archipel.
- 30 Les plaisanciers qui passent des vacances aux Glénan sont des personnes habitant dans un rayon d'une centaine de kilomètres autour de Concarneau et fréquentant l'archipel de longue date. Ils y passent en été entre une semaine à trois semaines et sont très attachés à ce pèlerinage qu'ils pratiquent pour certains depuis 10 ou 20 ans. L'archipel est pour eux un espace connu, où ils se sentent bien, où ils retrouvent des amis qu'ils ont connu sur le même site plusieurs années auparavant. À bord d'embarcations relativement confortables : voiliers entre 9 et 12 mètres¹⁰ ou vedette de type trawler¹¹. Ils viennent chercher aux Glénan « une vie proche de la nature et de l'essentiel ». « On vit en autonomie, on quitte le port avec beaucoup d'eau et 10 kg de pommes de terre et pour le reste c'est la mer qui nous le fournit. Il y a des jours plus fastes que d'autres mais c'est ça la vie dans les îles et ça nous plaît » m'a confié une femme à bord d'un voilier mouillé à la plage du Loc'h. Ils vivent sur leur bateau un peu comme sur une île au rythme de la météo, des marées, des sorties en pêche et du flot d'excursionnistes, plaisanciers cette fois. Ce mode de fréquentation est beaucoup plus consommateur d'espace dans le sens où les activités pratiquées sont beaucoup moins statiques que celles des excursionnistes. Les plaisanciers séjournants n'hésitent pas à changer de mouillage en fonction de l'orientation des vents ou de leurs envies, ou encore à naviguer en annexe pour aller à la pêche, pour aller se promener sur toutes les îles ou pour aller prendre un verre à Saint-Nicolas.
- 31 L'archipel de Glénan est un espace de pratiques plaisancières très diversifiées dont un seul aspect a été ici abordé : le temps de séjour. Cet indicateur a l'avantage, d'une part de mettre en avant la diversité de ces pratiques et la capacité du site à répondre aux différentes attentes des visiteurs et, d'autre part, d'établir une corrélation entre le temps de séjour et l'espace réellement occupé par les plaisanciers. On observe ainsi que les usagers plaisanciers¹² les plus consommateurs d'espace sont en réalité les moins nombreux et que le problème de la fréquentation nautique dans les îles est donc d'abord un problème de nombre (quantitatif).

La plaisance : un loisir de pleine nature

Trop de monde : oui mais...

- 32 Le degré de fréquentation nuit à la qualité de l'expérience récréative (Mermet et Moquay, 2002). C'est bien ce que confirment les résultats des enquêtes réalisées aux Glénan auprès des plaisanciers. En effet, à la question ouverte « qu'est ce qui vous déplaît aux Glénan », 31 % des réponses rappellent qu'il y a trop de monde (tableau 1). Et à la question plus directive « Que pensez-vous du nombre de plaisanciers dans l'archipel en période estivale », les réponses sont encore plus claires : « c'est l'horreur », « beaucoup trop », « infernal », etc.

Tableau 1 : Ce qui aux plaisanciers en escale aux Glénan (à partir de 102 réponses)
What do yachtsmen stopping over at Glénan archipelago dislike? (from 102 surveys)

Trop de monde	31 %
Rien	17 %
Présence de déchets sur les plages et sur les fonds marins	13 %
Vitesse des bateaux	10 %
Les bateaux à moteurs	7 %
Le bruit	5 %
Les chiens	3 %
Le manque d'arbre	3 %
Le camping sauvage	2 %
Le fait de ne pas pouvoir camper	1 %
Le centre nautique et le Centre international de plongée (CIP)	1 %
L'extraction de maërl	1 %
Le manque de poubelles	1 %
Il est difficile de circuler sur les îles	1 %
Le prix des corps-morts	1 %
Le fait qu'il n'y ait plus de vie sur les îles	1 %
Le ski nautique	1 %
La météo	1 %

(source : enquêtes, Géomer)

- 33 Pourtant les entretiens plus longs, réalisés lors de notre étude, mettent en évidence un rapport des plaisanciers à la fréquentation certainement bien plus complexe. On note en effet dans leurs discours une fréquentation bien mieux acceptée que ce qu'ils veulent bien laisser croire au premier abord, basée sur le libre accès aux îles et le partage d'un bien qui appartient à tout le monde. « Je souhaiterais qu'il y ait moins de monde même si chacun a le droit de profiter des îles » a confié un plaisancier. Mais peu à peu la notion de libre accès et de « droit aux îles » apparaît comme un privilège revendiqué par un groupe d'utilisateurs : les plaisanciers. Un « Nous » affirmé face aux « Touristes » perçus comme des envahisseurs !
- 34 Pour illustrer ce sentiment il suffit de reprendre quelques propos de plaisanciers qui sont loin d'être des cas isolés : « La fréquentation nautique est correcte par rapport aux flots de touristes débarqués chaque jour par les vedettes de Concarneau et Bénodet », « Il y a trop de monde sur Saint-Nicolas avec les vedettes » ou encore « Oui, il y a trop de monde dans l'archipel, il faudrait interdire les navettes de passagers sur Saint-Nicolas ».
- 35 Or, le nombre moyen de personnes à bord (4,2) établi à partir des enquêtes, permet d'évaluer la population de plaisanciers à environ 2 500 individus présents journalièrement

dans l'archipel au plus fort de la saison, soit près du double du nombre maximum de personnes (1 400) débarquées en une journée sur Saint-Nicolas par les navettes de liaison avec le continent en été.

- 36 La perception par les plaisanciers de la fréquentation ou de la « surfréquentation » apparaît ici dans toute sa complexité et avec ses contradictions et l'exemple vaut pour de nombreux sites très fréquentés qu'ils soient insulaires ou continentaux. La perception de la fréquentation est, en effet, une question d'échelle de valeurs, d'intérêts et de relation à un territoire (Duhamel *et al.*, 2002).

Besoin de nature et de tranquillité, entre conservation d'un cadre de loisir et conservation des espaces insulaires

- 37 Les plaisanciers dans les espaces insulaires sont sensibles à la préservation de l'environnement et soucieux de conserver le « naturel » des îles. « La beauté du site et le sauvage des îles », comme ils l'évoquent souvent, est ce qui leur apparaît comme la caractéristique la plus forte qu'ils voudraient le moins voir changer. Ils sont donc favorables aux actions de sensibilisation à l'environnement et au renforcement de la réglementation ayant pour objectif de diminuer les rejets en mer des bateaux de plaisance (équipement des bateaux de cuves de rétention des eaux vannes et eaux usées par exemple), même si cela est coûteux et contraignant. La protection de l'environnement par la mise en place, sur les îles cette fois, d'une réglementation ou d'une gestion en faveur de la conservation de la flore, de la faune et des paysages insulaires est un sujet beaucoup plus sensible (Richez, 2002). La mise en place de Natura 2000 dans les espaces insulaires et archipélagiques en est un exemple d'actualité et particulièrement probant. En effet les considérations environnementales des plaisanciers, bien que fortes, sont davantage motivées par le souci de conserver un cadre de loisir que par de réelles préoccupations environnementales.

Des îles menacées ?

- 38 D'une façon générale, l'environnement naturel des îles et des îlots se révèle particulièrement riche et sensible à la fois : l'isolement et la superficie restreinte des espaces insulaires entraînent le développement d'écosystèmes originaux et fragiles. Les habitats et les espèces qui s'y abritent sont soumis à des conditions extrêmes (confinement, sécheresse, vent, salinité) auxquels ils sont adaptés mais qui peuvent limiter leur capacité à faire face à de nouvelles perturbations, d'origine anthropique (Bioret, 2002, Brigand et Bioret, 2002).
- 39 Le développement de la fréquentation touristique liée au nautisme et les impacts environnementaux de ces usages récréatifs sont multiples (Michaud, 1983) et posent la question de la gestion durable des espaces insulaires. La présence de plus en plus massive dans l'espace et échelonnée dans le temps des plaisanciers introduit, en effet, des problèmes particuliers : mouillage « sauvage » sur les herbiers de zostères, destruction potentielle des habitats terrestres et marins, de la faune et de la flore, nuisances sonores et olfactives occasionnées par le motonautisme, rejet des eaux usées et des déchets de bord dans le milieu marin, pollutions occasionnées par les peintures antisalissures des bateaux, etc. (Peuziat et Brigand, 2002, Mauvais, 1991)

- 40 La prise en compte de ces impacts en matière de gestion de la fréquentation de plaisance dans les îles est urgente car il apparaît évident que la préservation des îles ne doit pas être synonyme de conservation d'un espace de loisir de pleine nature mais bien de conservation de la nature. Du second découlera le premier mais l'inverse n'est pas évident.

Conclusion

- 41 Les îles sont au cœur des réseaux de navigation de plaisance côtière. Pour une excursion ou un séjour plus long elles attirent les plaisanciers par leur configuration géographique favorable aux pratiques nautiques et le dépaysement qu'elles procurent (Brigand, 2000). L'engouement croissant pour les loisirs nautiques exerce une pression de plus en plus forte sur ces espaces souvent réduits et fragiles. Mais aux Glénan par exemple, le constat que font les plaisanciers en été d'un archipel bondé, ne semble pas trop ternir l'image de l'île sauvage et tranquille ancrée dans les esprits des navigateurs. On mesure alors toute la relativité de la notion de « surfréquentation » et le poids des représentations, des recompositions sociales et des stratégies spatiales développées par les visiteurs dans l'analyse de la fréquentation des espaces touristiques. À travers une problématique nouvelle : la fréquentation nautique de plaisance, cette contribution rejoint et enrichit à plusieurs titres les travaux de recherches engagés depuis une vingtaine d'années dans le domaine du tourisme et des loisirs en géographie. La navigation de plaisance est, en effet, assimilée à un loisir de pleine nature basé sur l'usage libre et gratuit d'un espace public (et cela même si les îles sont privées). La crainte de voir une réglementation un jour « leur interdire l'accès à leurs îles » les encouragent à la tolérance vis à vis de cette fréquentation et la magie des îles fait le reste. J.-F. Deniau (1992) exprime bien cette magie et cette force qu'exercent les îles sur l'esprit humain : « Liste des plaisirs d'escale... Si l'escale est une île, se laisser prendre au charme des îles. L'esprit humain est ainsi fait que quiconque débarque dans une île se croit un peu un explorateur, même si elle est aussi connue que l'île de la Cité et desservie par le métropolitain » (extrait de *La Mer est ronde*).

BIBLIOGRAPHIE

AUGUSTIN (J.-P.), 1994. – *Surf Atlantique, les territoires de l'éphémère*, Talence, La Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 254 p.

ANONYME, 2002. – *Les chiffres clé du nautisme 2001-2002, Fédération des industries nautiques, édition 2002*, Paris, 31 p.

ANONYME, 1997. – *Instructions nautiques pour la plaisance, P1, France, Bretagne Sud, de la Pointe de Penmarc'h à la Vilaine*, Brest, Shom, 408 p.

ANONYME, 1978. – *La mer vue des Glénans*, Paris, Seuil, 302 p.

- BERNARD (N.), 1993. – *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*, thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale, 274 p.
- BIORET (F.), 2002. – « Îlots marins, enjeux de la conservation du patrimoine naturel, Ateliers insulaires de Ouessant-Molène février 2001 », *Penn ar Bed*, n° 184/185, p. 70-79.
- BOUDOURESQUE (C.-F.), ARRIGHI (F.), FINELLI (F.), LEFÈVRE (J.-R.), 1995. – *Arrachage des faisceaux de Posidonies par les ancres : protocole d'étude*, Rapport de la Commission Internationale d'Exploration Scientifique de la mer Méditerranée (CIESM), n° 34, Monaco, CIESM, 264 p.
- BRIGAND (L.), 2000. – *Îles, îlots et archipels du Ponant, de l'abandon à la surfréquentation ? Essai sur la gestion des usages, de la gestion et de conservation depuis 1950*. Thèse d'État, Université de Paris I Panthéon Sorbonne, 469 p.
- BRIGAND (L.), BIORET (F.), 2002. – « Îles et îlots marins : intérêts patrimoniaux et enjeux conservatoires, Ateliers insulaires de Ouessant-Molène février 2001 », *Penn ar Bed*, n° 184/185, p. 2-7.
- DENIAU (J.-F.), 1992. – *La mer est ronde*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 307 p.
- DEPREST (F.), 1997. – *Enquête sur le tourisme de masse, l'écologie face au territoire*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 207 p.
- DEWAILLY (J.-M.), 1997. – « L'espace récréatif : du réel au virtuel », *L'Espace Géographique*, n° 3, p. 205-213.
- DUHAMEL (P.), GAY (J.-C.), KNAFOU (R.), LAZZAROTTI (O.), SACAREAU (I.), STOCK (M.), VIOLIER (P.), 2002. – *Tourismes 1, Lieux communs*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 320 p.
- FLAMENT (E.), DEWAILLY (J.-M.), 1998. – « Le tourisme littoral », dans GAMBLIN (A.), *Les littoraux, espaces de vies*, Saint-Just-la-Pendue, Sedes, coll. « Dossiers des Images Économiques du Monde », p. 179-205.
- FRANCOUR (P.), HARMELIN (J. G.), POLLARD (D.), SARTORETTO (S.), 2001. – « A review of marine protected areas in the northwestern Mediterranean region : siting, usage, zonation and management », *Aquatic conservation : marine and freshwater ecosystems*, n° 11, p. 155-188.
- MARQUES (P.), 1997. – *Valorisation et spatialisation touristique d'une île du Ponant : La fréquentation de Grande-Île (Îles Chausey)*, mémoire de Maîtrise, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 148 p.
- MAUVAIS (J.-L.), 1991. – *Les ports de plaisance, impact sur le littoral*, Brest, Ifremer, 165 p.
- MERMET (L.), MOQUAY (P.) (dir.), 2002. – *Accès du public aux espaces naturels*, Paris, Hermes/Lavoisier, 393 p.
- MICHAUD (J.-L.), 1983. – *Le tourisme face à l'environnement*, Paris, PUF, coll. « Le Géographe », 234 p.
- MICHOT (T.), 1998. – *Contribution à la compréhension et à l'analyse des pratiques nautiques sur le Bassin d'Arcachon*, tome 1 et 2, thèse de Doctorat en Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives, Université de Paris-Sud-Orsay, 610 p.
- MIOSSEC (A.), 1998. – *Les littoraux entre nature et aménagement*, Saint-Just-la-Pendue, Sedes, coll. « Campus Géographie », 192 p.
- PEUZIAT (I.), 2002. – *Étude la fréquentation nautique de plaisance dans les archipels de Glénan, Molène et Bréhat, État des lieux et perspectives de gestion*, Rapport APPIP-Géomer/UBO, Brest, 84 p.
- PEUZIAT (I.), BRIGAND (L.), 2002. – « Fréquentation nautique dans les archipels : les enjeux de gestion, Ateliers insulaires de Ouessant-Molène février 2001 », *Penn ar Bed*, n° 184/185, p. 116-123.

- RETIÈRE (D.), 2003. – *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Étude comparative Mor Bras (France)-Solent (Grande-Bretagne)*, thèse de Doctorat en Géographie, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 327 p.
- RICHEZ (G.), 2002. – « Connaître pour mieux gérer et mieux protéger », *Espaces*, n° 196, p. 47-53.
- , 1996. – *Fréquentation touristique et récréative de l'île de Port-Cros, Essai de synthèse*. Rapport, Université de Aix-en-Provence, 126 p.
- SHEBLY (B.), HEBERLEIN (T. A.), 1986. – *Carrying capacity in recreation settings*, Corvallis (Or.), Oregon State University Press, 164 p.
- VOURC'H (A.), 1999. – « La capacité d'accueil. Une notion essentielle dans les sites naturels » *Espaces*, n° 166, p. 18-22.

NOTES

1. Fédération des Industries Nautiques. Augmentations observées pour les années 2000 et 2001 en France métropolitaine.
2. Les Glénans avec un « s » est l'orthographe du nom de l'école de voile que l'on distingue des Glénan (sans « s »), l'archipel cette fois.
3. Voiliers et vedettes moteur confondus.
4. Petit quillard dessiné par Jean-Jacques Herbulot pour les Centres de Formation Nautique. Le Centre des Glénans, créé à la Libération, se verra octroyer tout un lot d'Argonaute.
5. Séduits par la conception des Argonautes, Les Glénans font appel à l'architecte Jean-Jacques Herbulot pour dessiner, par la suite, la plupart des bateaux du centre dont le cotre des Glénans.
6. Mot anglais signifiant plaisance, navigation de plaisance.
7. Mot anglais signifiant « bateau de jour » et employé pour qualifier une petite embarcation de plaisance à moteur de 5 à 8 mètres et comportant en principe mais pas toujours, une petite cabine. Comme son nom l'indique, ce bateau est exclusivement réservé à la promenade de jour, éventuellement au camping côtier par beau temps.
8. Au printemps et à l'automne l'excursionnisme plaisancier est davantage lié à une activité de pêche, notamment lors des grandes marées.
9. Bâche ou tissu disposé au-dessus d'une embarcation afin de se protéger de la pluie ou du soleil.
10. Souvent construits ou achetés spécialement pour les Glénans, précisent-ils avec fierté, car pour profiter des îles il faut avoir un bateau à faible tirant d'eau !
11. Mot anglais signifiant « chalutier » et employé pour qualifier un type d'embarcation de plaisance. Il s'agit de grosses vedettes hautes sur l'eau et très habitable.
12. Les activités de voile légère encadrées par l'école de voile « Les Glénans » ont été volontairement exclues de notre analyse mais l'apprentissage de la voile dans l'archipel est certainement l'activité nautique ayant l'emprise spatiale la plus forte sur le plan d'eau.

RÉSUMÉS

L'augmentation des pratiques nautiques (voile et motonautisme) liée à un accroissement conjoint du nombre d'embarcations et des infrastructures d'accueil dans les ports continentaux, se répercute aujourd'hui sur des sites auparavant préservés par leur éloignement. C'est le cas des îles et plus particulièrement de certains archipels, très prisés pour leur caractère « naturel et sauvage ». Cet essor des activités de loisirs nautiques engendre de nouvelles formes d'occupation de l'espace maritime et insulaire. L'archipel de Glénan, situé à moins de dix milles des côtes sud du Finistère (France), est devenu en quelques décennies un espace extrêmement fréquenté. La présence de plus en plus massive dans l'espace, et échelonnée dans le temps des plaisanciers pose la question de la capacité d'accueil des sites tant sur les plans physique et social qu'environnemental.

The increase in the nautical practices (sailing and motorboat), related to a joint increase in the number of boats and infrastructures in the continental marinas, is reflected today on sites preserved before by their distance from shore. It is the case of the islands and more particularly of some archipelagoes, very attractive for their "natural and wild" character. This rise in recreational boating generates new forms of occupation of maritime and insular space. The Glenan archipelago, less than ten nautical miles away from the coasts of southern Finistère (France), became in a few decades an extremely attended space. The increasingly massive in space and spread out in time presence of the yachtmen raises the question of the physical, social and ecological carrying capacity of islands.

INDEX

Keywords : archipelago, crowding, environment, island, leisure, recreational boating, tourism, visitor/user behaviour

Index géographique : France, Glénan (archipel de)

Mots-clés : archipel, environnement, fréquentation, île, loisir, plaisance, tourisme

AUTEUR

INGRID PEUZIAT

Institut universitaire de la Mer – Université de Bretagne Occidentale (Brest), Géomer-UMR 6554
et FR2195 – CNRS, ingrid.peuziat@univ-brest.fr